Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DGMiZS-7-1.054.8.2026
Warszawa, 19 listopada 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 20491 złożoną przez Posła na Sejm RP Pana Kazimierza Smolińskiego, uprzejmie informuję, co następuje.

W latach 2024-2026 podjęto szereg działań legislacyjnych na rzecz poprawy konkurencyjności polskich armatorów. Działania te obejmują:

A) Przyjęcie ustawy z dnia 25 lipca 2025 r. o zmianie ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1083), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. Ustawa ta zapewniła wszystkim polskim marynarzom ubezpieczenie społeczne na preferencyjnych warunkach, przewidując możliwość opłacania składki od minimalnego (a nie pełnego) wynagrodzenia, tym samym obniżając koszty pracy na statkach.

B) Przyjęcie ustawy z dnia 17 lipca 2026 r. o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych oraz stworzenia warunków ich funkcjonowania pod polską banderą (Dz. U. z 2026 r. poz. 1079), która weszła w życie z dniem 10 września 2026 r. Ustawa obniżyła obciążenia fiskalne branży żeglugowej dzięki przywróceniu funkcjonowania podatku tonażowego i dostosowaniu jego regulacji do współczesnych modeli biznesowych oraz potrzeb armatorów i dzięki poszerzeniu zwolnienia dochodów marynarzy z pracy na statkach z podatku dochodowego od osób fizycznych. Stosowanie korzystnych dla marynarzy i dla armatorów przepisów podatkowych będzie możliwe już od 1 stycznia 2027 r. dzięki uzyskaniu pozytywnych decyzji Komisji Europejskiej dotyczących pomocy publicznej. Decyzja w sprawie ponownego wprowadzenia polskiego podatku tonażowego została wydana w dn. 8 lipca 2026 r. (C(2026) 4670 final) i opublikowana w dn. 30 lipca 2026 r., a decyzja dotycząca przedłużenia i zmiany polskiego programu na rzecz marynarzy została wydana w dn. 4 września 2026 r. (C(2026) 6320 final) i opublikowana w dn. 28 września 2026 r. Ustawa implementowała ponadto poprawki do Konwencji o pracy na morzu przyjęte w 2022 r., zapewniając zgodność polskiej certyfikacji statków z wymaganiami międzynarodowymi, oraz wyeliminowała problemy, które armatorzy mieli z zakupem produktów leczniczych oraz wyrobów medycznych.

C) Ponadto Minister Infrastruktury w drodze *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 października 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie rejestru okrętowego i postępowania rejestrowego* dokonał korekty w treści zmienianego rozporządzenia, tym samym ułatwiając procedurę wpisu statku do rejestru okrętowego.

D) W dniu 10 listopada 2026 r. Rada Ministrów przyjęła *projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą* (UDER84). Głównymi proponowanymi rozwiązaniami są: utworzenie elektronicznego rejestru

okrętowego, uproszczenie procedur rejestrowych i usprawnienie funkcjonowania administracji morskiej. W myśl proponowanych przepisów, w przeciwieństwie do dotychczasowej procedury rejestracji statków nowa procedura rejestrowa będzie możliwa do dokonania drogą elektroniczną, również z użyciem dokumentacji w języku angielskim, z obsługą sprawnie zapewnianą przez urzędy morskie przejmujące zadania izb morskich. Dodatkowo, przyspieszone zostanie dokonywanie przerejestrowania dzięki wprowadzeniu instytucji wpisu warunkowego na podstawie promesy wykreślenia. Ciężar finansowy opłaty rejestrowej zostanie zaś rozłożony na wiele lat zamiast jednorazowego wydatku, co jest korzystne zarówno z perspektywy płynności przedsiębiorców, jak i budżetu państwa. Ponadto, finansowanie działalności żeglugowej zostanie ułatwione dzięki dostosowaniu instytucji hipoteki morskiej do międzynarodowych standardów. Działalność administracji morskiej zostanie usprawniona m.in. dzięki konsolidacji funkcji inspekcji państwa bandery w jednym urzędzie morskim oraz dzięki doprecyzowaniu przepisów ustawowych tak, aby ich interpretacja była jednoznaczna. Przewiduje się także stopniowe wprowadzanie zakazu obsługi infrastruktury *offshore* z użyciem statków nieunijnych, co ma na celu zapewnienie większego udziału *local content* z uwzględnieniem konieczności zapewnienia czasu na dostosowanie do nowych uwarunkowań prawnych.

Proponowane zmniejszenia obciążeń administracyjnych obejmują:

1) zapewnienie przedsiębiorcom większej elastyczności czasowej dzięki zwiększeniu dostępności czasowej organu rejestrowego, co wraz z określeniem terminów załatwienia sprawy oraz dalszymi zmianami regulacji procedur rejestrowych skróci czas załatwiania spraw;

2) umożliwienie składania wniosków w formie elektronicznej bez konieczności stawiennictwa w urzędzie czy korzystania z usług pocztowych, a także umożliwienie szerokiego stosowania komunikacji elektronicznej;

3) wyeliminowanie konieczności tłumaczenia załączanych dokumentów z języka angielskiego na polski;

4) uproszczenie procedury rejestrowej dzięki stosowaniu przepisów o postępowaniu administracyjnym;

5) umożliwienie składania wstępnych wniosków o wpis statku do rejestru, bez konieczności składania pełnej dokumentacji;

6) umożliwienie dokonywania oceny stanu technicznego statku przez uznane organizacje, w tym poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej;

7) wprowadzenie systemu opłat rejestrowych opartych na niskich opłatach rocznych oraz ustawowe określenie górnych granic opłat;

8) eliminację ryzyk prawnych dzięki doprecyzowaniu niejasnych przepisów;

9) likwidację procedury zatwierdzenia nazwy statku.

Skrócenie procedur rejestrowych będzie wynikało m.in. z następujących propozycji:

1) zapewnienia większej dostępności czasowej organu rejestrowego;

2) określenia terminów załatwienia sprawy;

3) uproszczenia procedury rejestrowej dzięki stosowaniu przepisów o postępowaniu administracyjnym;

4) umożliwienia prowadzenia postępowania w formie elektronicznej;

5) wyeliminowania konieczności przedstawiania tłumaczenia załączanych dokumentów w języku angielskim;

6) regulacji natychmiastowej wykonalności decyzji w postępowaniu rejestrowym, w tym możliwości złożenia wniosku o natychmiastową wykonalność decyzji oraz możliwości zrzeczenia się doręczenia;

7) umożliwienia składania wniosków wstępnych pozwalających na zainicjowanie niektórych czynności w postępowaniu rejestrowym przed złożeniem pełnej dokumentacji;

8) umożliwienia składania wniosków o rezerwację nazwy i określenia przyszłego numeru rejestrowego statku, wskutek czego ułatwione i przyspieszone będzie także uzyskanie właściwego pozwolenia radiowego;

9) umożliwienia dokonania wpisu warunkowego na podstawie odpowiedniej promesy.

E) Ponadto, procedowany jest (na etapie uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania) *projekt ustawy o zmianie ustawy o pracy na morzu i niektórych innych ustaw* (UPRO10). Celami projektu są:

1) dostosowanie polskiego prawodawstwa do poprawek do Konwencji o pracy na morzu, przyjętych w 2025 r., w tym w zakresie ochrony przed przemocą, prawa zejścia na ląd i wzmocnienia procedur skargowych;

2) dostosowanie regulacji morskiego prawa pracy do standardów międzynarodowych i poprawy konkurencyjności polskiej przynależności statków, w tym w szczególności w zakresie umożliwienia zawierania umów w formie dokumentowej, dostosowania regulacji zawierania umów do funkcjonujących modeli biznesowych, dostosowania regulacji czasu pracy do rozwiązań stosowanych w praktyce międzynarodowej, doprecyzowania szeregu przepisów i relacji doprecyzowania szeregu regulacji morskiego prawa pracy do Kodeksu pracy;

3) doprecyzowanie podmiotów właściwych do wykonywania zadań inspekcyjnych na statkach.

Wejście w życie wyżej wskazanych rozwiązań prawnych, zmniejszających obciążenia fiskalne armatorów i marynarzy i eliminujących bariery prawne dla prowadzenia działalności żeglugowej, a w przyszłości również wejście w życie dalszych rozwiązań deregulacyjnych i eliminujących obciążenia administracyjne oraz poprawiających jakość obsługi administracyjnej branży morskiej i dostępność finansowania zabezpieczonego na statkach o polskiej przynależności, zdecydowanie zwiększy konkurencyjność polskiego rejestru statków.

Ponadto, w odniesieniu do działań organizacyjnych uprzejmie informuję, że trzech armatorów: PŻB S.A., Żegluga Polska S.A. (eksploatująca promy w ramach GK PŻM pod marką Unity Line) oraz Hass Shipping (eksploatująca promy pod marką EuroAfrica) dokonały konsolidacji działalności operacyjnej w ramach projektu POLSCA. W maju 2025 r. została zawarta umowa współpracy pomiędzy ww. armatorami, którzy kolejno przystąpili do spółki BFA S.A. (obecnie POLSCA S.A.). Najbardziej bezpośrednią i znaczącą korzyścią projektu POLSCA jest optymalizacja rozkładu i wykorzystania floty (redukcja „efektu kanibalizacji"), co przyczynia się do zwiększenia wykorzystania zasobów i zmniejszenia zużycia paliwa oraz pozostałych kosztów ruchu. Zoptymalizowana oferta

przewozowa POLSCA S.A. zwiększa dostępność i jakość usług dla klientów oraz poprawia pozycję rynkową armatorów.

Natomiast należy wskazać, że Minister Infrastruktury nie wykonuje w imieniu Skarbu Państwa praw z akcji spółki Polskie Linie Oceaniczne S.A. W związku z tym, pytania dotyczące Polskich Linii Oceanicznych S.A. pozostają poza właściwością Ministerstwa Infrastruktury. Jednocześnie, Minister Infrastruktury jest organem założycielskim wobec Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska, zarządzającego Grupą Kapitałową PŻM, która jest największym polskim armatorem oferującym pod marką „Polsteam" międzynarodowe przewozy trampowe (nieregularne) oraz pod marką „Unity Line" przewozy promowe na Bałtyku i dysponuje flotą 49 statków (46 masowców oraz 3 promy pasażersko-samochodowe) i sukcesywnie dokonuje wymiany posiadanego tonażu, na nowe ekologiczne jednostki, co wynika z konieczności dostosowania do obowiązków wynikających z międzynarodowych regulacji prawnych oraz prowadzenia działalności na wysoce konkurencyjnym rynku przewozów morskich. Ponadto, Minister Infrastruktury wykonuje prawa z akcji w spółce Polska Żegluga Bałtycka S.A., prowadzącej pod marką „Polferries" przewozy promowe w rejonie Morza Bałtyckiego flotą składającą się z 5 jednostek promowych operujących w rejonie Morza Bałtyckiego.

W odniesieniu do potencjału kadrowego uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury monitoruje potrzeby i kierunki rozwoju sektora gospodarki morskiej, pozostając w bieżącym kontakcie z przedstawicielami środowiska morskiego, w tym uczelniami morskimi, administracją morską oraz podmiotami prowadzącymi działalność w obszarze transportu morskiego i morskiej energetyki wiatrowej. Prowadzone rozpoznanie potrzeb wskazuje na znaczenie dalszego wzmacniania potencjału kadrowego, dydaktycznego i badawczego, stanowiącego istotny element rozwoju polskiej gospodarki morskiej i zaplecza dla funkcjonowania sektora żeglugowego. W odpowiedzi na te wyzwania realizowane są konkretne przedsięwzięcia. Najważniejszym z nich jest program wieloletni „Budowa statków dla uczelni morskich w latach 2025-2029", obejmujący budowę nowoczesnego statku szkolno-badawczego dla Politechniki Morskiej w Szczecinie oraz nowego statku szkolnego - żaglowca dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Jednostki te będą służyć kształceniu przyszłych kadr morskich, prowadzeniu badań naukowych oraz współpracy z sektorem gospodarki morskiej i offshore. Ponadto, realizowany jest program wieloletni dotyczący budowy Polskiego Ośrodka Szkoleniowego Ratownictwa Morskiego w Szczecinie, którego zakończenie i uruchomienie planowane są w 2027 r. Ośrodek zapewni nowoczesną infrastrukturę szkoleniową dla studentów uczelni morskich, marynarzy oraz specjalistów związanych z bezpieczeństwem morskim i sektorem offshore, wzmacniając krajowe zaplecze kształcenia kadr dla gospodarki morskiej. Należy również podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury prowadzi konsekwentną politykę wzmacniania potencjału uczelni morskich, zapewniając środki finansowe na rozwój i modernizację bazy dydaktycznej, naukowo-badawczej oraz szkoleniowej, w tym statków szkolnych. Działania te mają na celu utrzymanie wysokiej jakości kształcenia kadr dla transportu morskiego, portów, przemysłu stoczniowego i sektora offshore oraz dostosowanie oferty edukacyjnej do zmieniających się potrzeb gospodarki morskiej. Realizowane działania mają na celu zwiększenie konkurencyjności polskiej gospodarki morskiej, zapewnienie dopływu wysoko wykwalifikowanych kadr dla armatorów, portów, stoczni i sektora offshore, a także rozwój krajowego potencjału badawczo-technicznego i innowacyjnego w obszarze gospodarki morskiej.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu